

交通インパクトと都市・地域社会の構造変動 (4)

——長野・北陸新幹線沿線地域の事例分析——

平成国際大学 松林秀樹

1. 目的

整備新幹線の一路線として「長野新幹線」として 1998 年に開業した北陸新幹線は、2015 年 3 月に金沢まで延伸された。その結果、それまで新幹線の起終点だった長野市は、一通過点という位置付けに変わった。また、それに併せて新幹線の運行形態（「かがやき」の運行など）の変更、および在来線の第三セクターへの移行が行われた。本報告の目的は、こうした交通網の変化が都市・地域社会にどのような変化をもたらすのかを検討することにある。

2. 方法

一般的に、整備新幹線建設に代表される「開発投資型」の高規格幹線交通網の整備は、観光を中心とする産業開発の振興などの経済波及効果を期待して歓迎される傾向にある。しかし長野新幹線の場合は、東京が日帰り圏になったことなどもあり、観光客数の一定程度の増加はあったものの、その一方で宿泊客数の減少、企業（支店や営業所）の撤退なども発生し、必ずしもプラスの効果だけをもたらしたわけではない。さらに金沢まで延伸されたことにより「拠点性」を失った側面もある。ただし、交通網の開業による効果は、こうした経済的指標のみで結論付けるのは早計であり、社会的・心理的効果、生活・行動圏の変化など、金額換算できない要素を測定する必要がある。

そうした変化・効果を測定する 1 つの指標となるのが「地元」の評価である。報告者は延伸から約 1 年が経過した 2016 年 1 月に長野市民を対象とした質問紙による調査を実施した（配布・回収ともに郵送）。本研究グループの他地域・路線との比較を可能にするため、長野市内における鉄道沿線、かつ母集団が約 10 万人になるように地区を選定し、1,000 サンプルを抽出した。有効回収票数は 433 票（回収率 43.3%）であった。

3. 結果と結論

上記の調査の主な結果として、①全般的に新幹線の利用度は低い、②通勤・通学圏に大きな変化は生じていない、③観光行動における新幹線の利用度が高まる、④観光の行き先に変化が生じている、⑤高齢者層が地域社会の先行きに対して不安を感じている、ということが挙げられる。特に⑤に関しては、回答した高齢者の多くが、在来線の利便性の低下、中心市街地などの一部を除く地域の「衰退」、スロー効果の発生などを述べていることが特徴的である。これに関連して、高齢化の進む長野市において、高齢者に対する施策よりも若年層への支援策を強化すべきと述べている高齢者が一定程度、存在することも特徴的である。

当日は、上記の質問紙に設定した設問の統計的な分析に加えて、自由記述欄の回答も対象としてその結果の詳細を報告する。同時に、報告者が長野市において 2009 年に実施した質問紙調査の結果（石坂・松林 2013）との経年的な比較、および中信越地域の社会地図も交えて、交通網の延伸がもたらす都市・地域社会の構造変動について考察する。

【文献】

石坂友司・松林秀樹編、2013、『〈オリンピックの遺産〉の社会学——長野オリンピックとその後の十年』青弓社。